

El candidato seleccionado deberá acreditar encontrarse al corriente en el pago de sus obligaciones tributarias y de la Seguridad Social. En el caso de que el seleccionado no fuese residente en España en la fecha en que se efectuó la convocatoria, esta circunstancia de estar al día en los pagos deberá acreditarse a través de los correspondientes certificados expedidos por la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y de la Tesorería General de la Seguridad Social, una vez obtenido el permiso de residencia temporal, según lo establecido en el artículo 33 de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, de derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. La adjudicación queda condicionada al cumplimiento de este requisito de forma que, caso de no procederse a la necesaria acreditación, quedaría designado beneficiario el candidato suplente.

La citada Resolución y los documentos acreditativos de estar al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, constituirán base suficiente para el pago de las sucesivas mensualidades, sin que deba mediar certificación específica de cumplimiento de las obligaciones inherentes a la subvención, que se entenderá que se cumplen de forma tácita, salvo resolución expresa en sentido contrario.

9. El adjudicatario, que deberá aceptar la beca e incorporarse al disfrute de la ayuda en un plazo máximo de diez días a contar desde la notificación, vendrá obligado a desarrollar las actividades relacionadas con la beca en la sede del INAP con cumplimiento de los horarios y normas que por la Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública se establezcan al efecto y, en todo caso, a la presentación de los informes periódicos, que deberán recibir la aprobación de los responsables de los estudios e investigaciones.

El becario deberá asistir a las actividades que se consideren convenientes para su formación, a propuesta de los responsables de los Centros y Unidades del INAP a los que se encuentre asignado, que deberá ser autorizada por el Director del Organismo. Los gastos ocasionados con motivo de estas actividades serán satisfechos por el INAP en función de sus disponibilidades presupuestarias, sin que las indemnizaciones por desplazamiento, alojamiento y manutención puedan superar las cuantías establecidas en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, y sus posteriores modificaciones.

Asimismo, el becario deberá entregar su trabajo de investigación dentro del mes de diciembre de 2003, sin perjuicio de que la Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública pueda requerirle para que presente informes periódicos.

El disfrute de la beca, que no implicará relación laboral o estatutaria alguna con el Instituto Nacional de Administración Pública, será incompatible con el de cualquier otra ayuda o subvención pública o privada simultáneas de similares características, a cuyo efecto el adjudicatario deberá presentar la correspondiente declaración formal antes de percibir la primera mensualidad.

10. El Instituto Nacional de Administración Pública podrá en cualquier momento, mediante resolución motivada, revocar la ayuda otorgada si el adjudicatario no cumpliera debidamente las tareas formativas encomendadas o las normas generales de funcionamiento del Organismo y, en su caso, exigir el reintegro de las cantidades percibidas con los correspondientes intereses de demora conforme a lo establecido en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria (Texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre) y el artículo 8 del Reglamento regulador del Procedimiento para la concesión de subvenciones públicas aprobado por el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre.

11. El Director del INAP, previo informe de los respectivos responsables de los estudios e investigaciones en los que se acredite la conveniencia para el Organismo de continuar los trabajos emprendidos, así como la calidad de los resultados presentados por el investigador, podrá acordar, dentro de las posibilidades presupuestarias del Organismo y mediante resolución motivada, la prórroga de la beca por un segundo período anual.

12. Las resoluciones de la Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública relacionadas con la presente convocatoria pondrán fin a la vía administrativa y contra ellas sólo cabrá el recurso ante la Jurisdicción contencioso-administrativa, salvo el potestativo recurso de reposición previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Madrid, 17 de marzo de 2003.—El Director, Jaime Rodríguez-Arana Muñoz.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**7370** *RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia. Eje Ourense-Santiago», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el «Estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia. Eje Ourense-Santiago», se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 1 de agosto de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 1 de marzo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 24 de noviembre de 2001, en el Diario Oficial de Galicia de 28 de diciembre de 2001 y en los Boletines Oficiales de las provincias de Pontevedra (28 de noviembre de 2001), Ourense (3 de diciembre de 2001) y A Coruña (9 de enero de 2002).

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de mayo de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, pone de manifiesto durante la información pública la insuficiencia de la información aportada por el estudio de impacto ambiental respecto a los elementos patrimoniales afectados por el proyecto y solicita completar su estudio. Como consecuencia de ello se completa el informe de alegaciones con un estudio arqueológico que se remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 11 de noviembre de 2002.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo del proyecto del acceso ferroviario a Galicia. Eje Ourense-Santiago».

### Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo al que se refiere la presente declaración contempla tres posibles corredores, A, B y C, que se desglosan en ocho alternativas. De ellos, el A y el B tienen unos parámetros de trazado que el promotor no considera admisibles para una línea de alta velocidad. El corredor C tiene una alternativa básica con una variante C-1 de unos 30 Km en la primera parte de trazado. Según el estudio de impacto ambiental ambas, C y C-1, tienen afecciones ambientales similares.

La alternativa C propuesta por el promotor tiene un gran volumen de movimiento de tierras, más de 20 millones de m<sup>3</sup>, y produce una importante afección sobre el territorio. Debido a la rigidez del trazado de un ferrocarril de estas características, a la accidentada orografía y a la estructura urbanística del territorio, se ven directamente afectadas numerosas edificaciones y viviendas de los núcleos urbanos diseminados por la zona y otras muchas se ven afectadas por la proximidad al trazado o por la barrera que supone el ferrocarril. Asimismo hay numerosas zonas del trazado que discurren en desmontes de grandes dimensiones (de más de 20 metros de altura y centenares de metros de longitud) con importantes afecciones sobre la geomorfología y la vegetación (en algunos casos), e introduciendo el efecto barrera sobre la fauna y la población humana.

Algunos de estos impactos han disminuido con las medidas propuestas por el promotor tras el proceso de información pública. Los efectos adversos significativos restantes deben corregirse mediante una serie de modificaciones planteadas en el condicionado de la presente declaración para que la alternativa C sea ambientalmente admisible.

Dado que el estudio de impacto ambiental no contempla las nuevas infraestructuras de suministro eléctrico a la línea férrea (subestaciones y sus líneas de acometida), dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 6/2001 y en la legislación aplicable de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Sobre la alternativa propuesta en el estudio informativo para su desarrollo posterior se introducen algunas modificaciones como consecuencia del proceso de información pública, que quedan recogidas por el promotor en el «Informe de alegaciones». Como principales modificaciones se incluyen dos nuevos viaductos entre los pp.kk. 250 + 750 - 250 + 865 y 297 + 250 - 297 + 400, el alargamiento de túneles entre los pp.kk. 273 + 415 - 274 + 959 y 305 + 314 - 306 + 353 y la inclusión de dos nuevos falsos túneles entre los pp.kk. 292 + 740 - 293 + 110 y 297 + 960 - 298 + 092. Asimismo se introduce una variación de trazado entre los pp.kk. 316 + 000 y 324 + 300 que posteriormente fue desestimada por la Dirección General de Ferrocarriles tras reconsiderar sus ventajas e inconvenientes desde distintos puntos de vista.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa C propuesta por el promotor, con las modificaciones introducidas tras la información pública, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del proyecto.

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los criterios que figuran a continuación en este apartado. Las modificaciones de trazado que se proponen, en especial aquellas que afectan a una longitud considerable del mismo en planta y/o alzado se deberán proyectar teniendo en cuenta la consecución de los objetivos ambientales que se pretenden y considerando asimismo los nuevos elementos ambientales que pudieran verse afectados por estas modificaciones. Si fuera necesario, se disminuirán los parámetros de trazado, de acuerdo con los objetivos funcionales de las vías, para conseguir los objetivos ambientales enunciados. Algunas modificaciones de trazado propuestas podrían implicar la modificación de otras condiciones, para cuyo cumplimiento, más que la literalidad de la misma o su localización precisa (puntos kilométricos) se tendrán en cuenta los objetivos ambientales enunciados en las mismas.

1. La infraestructura proyectada presenta como uno de sus principales impactos, la afección a zonas habitadas, por ello, sin perjuicio de lo indicado en el resto del condicionado, se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medi-

das para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, doble acristalamiento y otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven del resto del condicionado.

2. Además de lo establecido al respecto en las condiciones 2.5 y 3.2, con objeto de evitar la afección sobre los ríos Barbantiño, Deza, Toxa y Ulla (interceptados por el trazado en los p.k. 260 + 100, 304 + 500, 308 + 400 y 319 + 100 respectivamente) sobre la fauna asociada y la vegetación de ribera, se utilizarán, para la construcción de los tableros de los viaductos, sistemas constructivos que permitan la ejecución de estos elementos con la máxima independencia del terreno sobre el que se elevan; para ello se realizarán los tableros empujados o se ejecutarán con cimbras autoportantes.

3. Con objeto de disminuir la afección del ferrocarril al núcleo de Cachaxuas y al ponte Ceballos (p.k. 252 + 300), el trazado se desplazará hacia el sur, alejándolo del mismo, en la medida que sea posible. En ningún caso las pilas de la estructura se situarán a menos de 25 m del mencionado elemento patrimonial.

4. Con objeto de evitar la afección al río Formigueiro (p.k. 257 + 150), a su vegetación de ribera y a la vegetación boscosa de la zona, que se atraviesa en desmonte según el trazado previsto, se modificará éste de forma que se pase sobre el mismo mediante un puente de al menos 30 m de luz, o bien de forma que discurra en túnel excavado en mina bajo el mismo. Esta segunda alternativa sólo se proyectará si se garantiza la excavación en mina, de forma que no se afecte al cauce ni a la vegetación, y se prolongará hasta conectar con el túnel C-2. En este supuesto el túnel se prolongará en esta zona de gran valor ambiental hasta el desmonte del p.k. 257 + 500 y hasta que la altura de los desmontes en las bocas no supere los 20 m. Asimismo se protegerá la integridad del Muiño de Formigueiros de acuerdo con las indicaciones establecidas en el informe arqueológico.

5. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de Parada (p.k. 258 + 900) se prolongará el túnel previsto C-3 en ambas direcciones, al menos desde el p.k. 258 + 870 a 259 + 000 para lo cual se bajará ligeramente la cota de la rasante si es necesario. En cualquier caso se procederá a la restitución completa de las embocaduras del túnel en el terreno.

6. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de San Fiz (p.k. 260 + 750) se desplazará el trazado ligeramente hacia el suroeste y se prolongará el túnel C-4 hacia el sureste la máxima longitud posible que permita la orografía y en cualquier caso hasta antes del cruce con la carretera.

7. Con objeto de disminuir la afección al Rego da Penela (p.k. 262 + 430), su vegetación de ribera y la ocupación de la vaguada, se proyectará un puente en sustitución del marco previsto.

8. Para disminuir la afección a la vegetación de ribera del arroyo del p.k. 264 + 000, muy frondosa y variada en esta zona, y a su cauce, se proyectará un puente en sustitución de la obra de drenaje prevista.

9. Para disminuir la afección al núcleo de Múndin (p.k. 264 + 500) se proyectará un falso túnel de al menos 100 m de longitud bajo la carretera de Bouzas a Múndin, cuya viabilidad será posible con la bajada de la cota de la rasante establecida en la condición siguiente.

10. Para disminuir la afección al núcleo de Portos (p.k. 265 + 950) el trazado se desplazará al suroeste en la medida de lo posible, de forma coherente con el desplazamiento de la condición siguiente y en la medida que lo permita el parque empresarial ubicado al suroeste del trazado (p.k. 266 + 700). Si la distancia a las viviendas fuese menor de 100 m, se prolongará el túnel C-5 la longitud necesaria para que la distancia mínima al trazado a cielo abierto sea la indicada. Para hacer viable esta prolongación del túnel se bajará la cota de la rasante en el túnel y en los tramos anterior y posterior al mismo.

11. Con objeto de disminuir la afección a los núcleos de Os Palleiros (p.k. 267 + 300) y Pol (p.k. 269 + 000) y al río Arenteiro (p.k. 268 + 300) al que se afecta en una gran longitud, el trazado se desplazará al suroeste alejándolo en lo posible de los citados pueblos y cruzando el río Arenteiro de forma transversal. En la zona próxima a Os Palleiros, para disminuir la afección a este núcleo y el efecto barrera, el trazado discurrirá en túnel entre los pp.kk. 267 + 150 y 267 + 500. Asimismo se protegerá la Pontella de Agarimo de acuerdo con lo indicado en el informe arqueológico y además no podrán situarse las pilas del viaducto sobre el río Arenteiro a menos de 25 m de este elemento patrimonial.

12. Con objeto de no afectar al arroyo del p.k. 270 + 350, a su vegetación asociada, así como de disminuir la afección a la geomorfología, a la vegetación y al núcleo de Piteira debida al desmonte de grandes dimensiones previsto, el trazado discurrirá en túnel excavado en mina bajo el citado arroyo y se prolongará al menos hasta el p.k. 269 + 700, de forma que la altura del desmonte en la boca sea menor de 20 m.

13. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación de ribera y al cauce del río Pedriña (p.k. 271 + 950) se proyectará un puente de cruce sobre el mismo.

14. Con objeto de disminuir la afección a las viviendas de Barro (273 + 500) el trazado se desplazará al oeste, haciendo esta condición compatible con el alejamiento del trazado de Casares y Marnotes (condición 16). La boca sur del túnel C-7 (p.k. 273 + 425) se situará al sur de la carretera de acceso a Barro, de acuerdo con la propuesta realizada tras el proceso de información pública.

15. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación y a la hidrología superficial, el estribo sur del viaducto C-6 (p.k. 275 + 300) se alejará lo más posible de los arroyos situados en las proximidades del estribo previsto, situándose a más de 10 m de su vegetación de ribera.

16. Con objeto de disminuir la afección a los núcleos de Marnotes (p.k. 275 + 800) y Casares (p.k. 276 + 500) se desplazará el trazado hacia el oeste en esta zona de forma que la afección a las viviendas sea la menor posible. En Casares, donde según el informe arqueológico hay un impacto severo-crítico, si la distancia a las edificaciones fuese menor de 100 m se proyectará en túnel la parte del trazado cuya distancia a éstas sea menor que los 100 m.

17. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de Lama (p.k. 277 + 300), donde según el informe arqueológico hay impactos críticos, se proyectará el trazado en planta y alzado de forma que la afección a las viviendas y el efecto barrera sean lo menores posible. Será de especial aplicación lo establecido en la condición 1.1.

18. El trazado se proyectará de forma que la boca norte del túnel C-8 (p.k. 282 + 170) se sitúe lo más próxima a la carretera y fuera del robleal situado en la ladera noroeste de la misma.

19. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de Abeleda (p.k. 283 + 000) el trazado se desplazará al este, para que la distancia a las edificaciones más próximas no sea menor de 100 m. Esta condición es coherente con la siguiente relativa al núcleo de Vila y permitirá aproximar el trazado a la carretera que discurre próxima y al este del mismo.

20. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de Vila (p.k. 284 + 900) el trazado se desplazará al este, para que la distancia a las edificaciones más próximas no sea menor de 100 m; si fuese menor, se proyectará en túnel en el tramo cuya distancia sea menor que la indicada, teniendo en cuenta lo establecido en la condición siguiente.

21. Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje debidas al desmonte de grandes dimensiones del p.k. 285 + 100 se dispondrá un túnel entre los pp.kk. 284 + 900 y 285 + 250, de forma que la altura de los desmontes en las bocas no supere los 20 m; en su caso, este túnel dará continuidad al túnel resultante de la condición anterior.

22. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación, el estribo norte del viaducto sobre los ríos Deza y Abeleda (C-11, p.k. 287 + 200) se situará en una zona donde no se afecte a la valiosa vegetación arbórea de la zona o donde la afección sea la menor posible.

23. Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología y a la vegetación en los desmontes de los pp.kk. 288 + 000 y 288 + 500 y de no interceptar en desmonte el arroyo del p.k. 288 + 300, se elevará la cota de la rasante, de modo que se disminuya la altura de los desmontes y se supere el arroyo del p.k. 288 + 300 mediante un puente de al menos 60 metros de luz.

24. Con objeto de disminuir la afección al núcleo de Reguengo (p.k. 290 + 300) se desplazará el trazado al noreste en la medida de lo posible, sin que se aproxime más a Bouzas (p.k. 291 + 600). Con ello se conseguirá también cruzar el río Portos de forma transversal, no como está previsto (p.k. 289 + 300). Si como consecuencia de este desplazamiento se aproximase a Modelo (p.k. 288 + 800) a menos de 100 m, se proyectará en túnel la parte del trazado que quede a menos de dicha distancia del citado núcleo.

25. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación asociada al río Portos (289 + 300), además de lo establecido en la condición 1.24, se proyectará un puente para el cruce del río de al menos 30 m de luz.

26. Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, a la vegetación y a las viviendas del núcleo de A Pena, se ampliará el túnel propuesto en el proceso de información pública C-9 de forma que abarque entre los pp.kk. 292 + 750 al 293 + 400.

27. Con objeto de disminuir la afección a la zona boscosa de robles, abedules y pinos situada en la zona sur del viaducto C-13, el estribo de éste (p.k. 293 + 930) se desplazará hacia el sur de forma que no se afecte a dicha zona.

28. Con objeto de disminuir la afección sobre el robleal situado en el margen norte del rego da Laxe (295 + 300) el estribo del viaducto C-14 sobre este curso de agua se situará en una zona donde la afección al robleal sea la menor posible.

29. Con objeto de disminuir la afección sobre el núcleo de Castro (p.k. 295 + 850) se proyectará un falso túnel entre los pp.kk. 295 + 800 y 295 + 850 para cuya viabilidad se bajará la cota de la rasante en esta zona.

30. Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología, el núcleo de Bendoiro y el efecto barrera se proyectará un túnel en sustitución del desmonte previsto entre los pp.kk. 296 + 525 y 296 + 675. No obstante, esta condición se ajustará de acuerdo con la condición anterior.

31. Con objeto de disminuir la afección al rego das Lainas (p.k. 297 + 210) y a su vegetación de ribera, y evitar asimismo la concentración de estructuras, el nuevo paso sobre la Autopista A-53 deberá también abarcar el mencionado rego y el camino atravesado en el p.k. 297 + 170.

32. Con objeto de evitar la afección al Pazo de Pardiñas (Goldomar) situado en el p.k. 299 + 300, que de acuerdo con el informe arqueológico es crítica, y disminuir la prevista sobre el núcleo de Xestal de Vilar (p.k. 298 + 000), el trazado se desplazará al noreste del orden de 100 m a la altura de este último, y discurrirá en túnel entre los pp.kk. 297 + 960 y 298 + 150 (ampliando la propuesta realizada en el informe de alegaciones tras el proceso de información pública).

33. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación de ribera del rego de Faquinas (p.k. 299 + 700) y la ocupación de la vaguada por el terraplén de gran altura, se dispondrá un puente en sustitución de la obra de drenaje prevista de forma que la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos no supere los 15 m.

34. Con objeto de disminuir las afecciones sobre las edificaciones del núcleo de Anzo y el efecto barrera, el trazado se proyectará en túnel, excavado en mina, al menos entre los pp.kk. 300 + 800 y 301 + 100, y sin que los desmontes en las bocas superen los 20 m de altura. Si como consecuencia de la construcción del túnel no fuera posible situar el PAET en el lugar proyectado se estudiará otra ubicación.

35. Con objeto de disminuir la ocupación de la vaguada por el terraplén de gran altura y la afección a la vegetación de ribera del arroyo del p.k. 301 + 300, se prolongará el viaducto C-16 hacia el noroeste hasta el p.k. 301 + 300, pasado el arroyo.

36. Con objeto de evitar la afección sobre el Muiño da Casa do Benedicto (Fervenza), el Muiño do Portiño (p.k. 303 + 850) y el Muiño da Casa do Pedro (p.k. 303 + 980), además de lo indicado en la condición 2, el viaducto sobre el Deza se diseñará de manera que sus pilas queden como mínimo a 25 m, de estos elementos patrimoniales.

37. De acuerdo con la propuesta tras el proceso de información pública, se prolongará el túnel C-12 en dirección sureste hasta el p.k. 305 + 300. Asimismo, con objeto de evitar la posible afección a las viviendas situadas sobre la boca norte del mencionado túnel (p.k. 306 + 250) tanto en la fase de ejecución como de explotación, se bajará la cota de la rasante y/o se desplazará el trazado hacia el suroeste en la medida de lo posible.

38. El desmonte del p.k. 307 + 900 se construirá de forma que la ocupación que el mismo produzca no afecte a la Mamoa do Saime.

39. Con objeto de evitar la afección sobre el Muiño de Merza (p.k. 308 + 380), además de lo indicado en la condición 2, el viaducto sobre el río Toxa se diseñará de manera que sus pilas queden como mínimo a 25 m, de este elemento patrimonial.

40. El viaducto C-20 se construirá de forma que no afecte al Muiño I de A Bouza (p.k. 311 + 360) y al Horreo III de O Pazo (p.k. 311 + 460). Asimismo se diseñará de manera que sus pilas queden como mínimo a 25 m de estos elementos patrimoniales.

41. Con objeto de disminuir las afecciones sobre las viviendas del núcleo de Os Besteiros del viaducto C-21 (p.k. 312 + 700) debidas a las vibraciones y durante la fase de ejecución, las pilas y los estribos se situarán a una distancia mínima de 25 m de las mismas. Asimismo se mantendrá esta distancia mínima a los elementos patrimoniales denominados Horreos II y III de Os Besteiros (pp.kk. 312 + 700) en el informe arqueológico.

42. Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología, la vegetación y las edificaciones del núcleo de O Portiño, se prolongará el túnel C-14 (p.k. 314 + 300) en dirección noroeste de forma que prácticamente se elimine el desmonte en la embocadura.

43. Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología, el paisaje, la vegetación y las viviendas del núcleo de Prado, se dispondrá un túnel entre los pp.kk. 316 + 730 - 316 + 930.

44. Con objeto de disminuir las afecciones al núcleo de Castro, el túnel C-14 se prolongará en dirección sureste hasta que la clave del túnel intersece con la línea del terreno natural, o si el trazado lo permite, hasta que la distancia de las viviendas a la embocadura no sea menor de 100 m.

45. Además de lo establecido en la condición 2 para proteger al río Ulla, propuesto como LIC denominado «Sistema fluvial Ulla-Deza», y de acuerdo con lo establecido en las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, el viaducto que se construya se apoyará fuera del espacio protegido, situándose sus pilas fuera del cauce fluvial y de la vegetación



de ribera. Además no se construirán pasos provisionales sobre el río durante la fase de construcción. Las zonas de instalaciones que se requieran para la construcción del viaducto se ubicarán en cualquier caso fuera del LIC.

Previamente a la redacción del proyecto de construcción se realizará un estudio del impacto paisajístico del nuevo puente sobre el río Ulla. Se analizará especialmente el efecto visual desde el sur, desde Ponte Ulla y la carretera N-525, y el efecto sobre el puente actual del ferrocarril situado más al norte y a menor altura. Como consecuencia de dicho análisis se ajustará el trazado en la medida de lo posible a la integración paisajística y se determinarán las características del puente: tipología, vanos, luces, materiales y demás elementos constructivos, que sean más adecuados para conseguir el citado objetivo.

46. Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología, el paisaje, la vegetación y las viviendas del núcleo de Ardilleiro Grande debido a la cercanía del trazado al citado núcleo, se dispondrá un túnel entre los pp.kk. 324 + 440 y 324 + 540.

47. Con objeto de disminuir las afecciones del viaducto C-24 (p.k. 326 + 250) sobre las viviendas del núcleo de Sergude y sobre el hórreo de Sergude indicado en el informe arqueológico, las pilas se situarán a una distancia mínima de 25 m de estos elementos.

48. Con objeto de disminuir la afección sobre el núcleo de Gamás (p.k. 328 + 800) el trazado se desplazará hacia el suroeste en esta zona a una distancia mínima de 100 m de las viviendas.

49. Con objeto de disminuir las afecciones del viaducto C-25 (p.k. 331 + 500) sobre las viviendas del núcleo de O Eixo de Abaixo, tanto en la fase de construcción como durante la explotación, las pilas se situarán a una distancia mínima de 25 m de las mismas. Asimismo, las pilas se situarán al menos a cinco metros de la vegetación de ribera del Rego Arins (p.k. 331 + 100).

50. Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología, el paisaje y el efecto barrera producidas por el desmonte de gran altura del p.k. 332 + 300 se proyectará el trazado en túnel de forma que la altura de los desmontes en las bocas no superen los 20 m de altura.

## 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Entre las especies vegetales presentes en la zona, el acebo está protegida por la legislación gallega. El estudio de impacto ambiental indica que no se han detectado ni acebales ni ejemplares maduros. No obstante, si durante las fases posteriores se localizaran ejemplares de la especie, estos deberán protegerse atendiendo a las indicaciones de la Dirección General Forestal y del Medio Natural de la Xunta de Galicia.

2.3 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 El proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos atravesados por la traza, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera. No obstante, en los ríos Barbantiño, Areteiro, Deza, Toxa y Ulla (los dos últimos con tramos propuestos como LIC y contemplados Directiva 78/659/CEE), atravesados por la traza en los pp.kk. 260 + 100, 268 + 350, 304 + 500, 308 + 400 y 319 + 100 respectivamente, esa distancia será ampliada a 10 metros. Todo ello sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. y de los ajustes de trazado indicados en la condición 1. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.6 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

## 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte y Aguas de Galicia, de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Con objeto de evitar afectar a los cursos naturales de agua interceptados, el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.5 de protección de la vegetación de ribera. Asimismo las pilas se situarán fuera de los cauces.

3.3 Dado que la actuación discurre por una zona donde la actividad agrícola y ganadera está muy extendida, el proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles así como de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte o de Aguas de Galicia. Dado que los ríos Deza y Ulla tienen tramos contemplados en la directiva 78/659/CEE, los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte o de Aguas de Galicia, y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Xunta de Galicia. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

## 4. Protección de la fauna.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Con objeto de garantizar la permeabilidad de la fauna, y a pesar del alto porcentaje de trazado que discurre en túnel o viaducto, el proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, elaborado en consulta con los órganos de medio ambiente de la Xunta de Galicia, que concluirá sobre la oportunidad de establecer pasos específicos de fauna entre los pp.kk. 261 + 870 - 264 + 750, 265 + 720 - 267 + 650, 271 + 880 - 273 + 400, 275 + 850 - 277 + 950, 287 + 230 - 290 + 060, 290 + 930 - 292 + 750, 295 + 320 - 297 + 200, 308 + 550 - 310 + 340 y 320 + 900 - 322 + 750.

4.3 Para evitar el acceso de la fauna a la vía y su atropello, el vallado será de tipo cinético o progresivo y deberá ir enterrado un mínimo de 40 cm en aquellas zonas calificadas en el estudio de impacto ambiental como de valor alto, muy alto y notable.

4.4 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.ª y 3.ª categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas -precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna que en su caso se establezcan de acuerdo con la condición 4.2, y de la utilización de los drenajes por la fauna; así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

## 5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre los numerosos núcleos de población afectados y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra (incluida la propia traza), a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

## 6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

Dadas las características del trazado propuesto por el promotor y la estructura urbanística del territorio, el impacto acústico sobre las edificaciones adquiere una gran importancia, por lo que el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente, además de la edificación dispersa situada a menos de 200 m de la infraestructura, las siguientes núcleos de población: Cachaxuas, Parada, Vilanova, San Fiz, As Quinas, Bouzas, Mundin, O Agro de Quinta, Os Palleiros, Pol, Piteira, O Quinteiro, Barro, Marnotes, Casares, Lama, Tellado, Carballal, Outeiro de Abaixo, Outeiro de Enriba, Abeleda, Vila, Costoia, Corrigatos, Reguengo, Baxan Darrriba, Bouzas, Vilamaior, Castro, Bendoiro, Xestal de Vilar, Goldomar, Reibo, Barrio, Costa, Anzo, Vila de Cruces, Carboeiro de Francia, Pazos, Dornelas, O Portiño, Vilar, Prado, Constenla, Castro, Caldelas, O Reboredo, Ardilleiro Pequeño, Ardilleiro Grande, Ser-

gude, Gamás, O Eixo de Abaixo, O Eixo de Arriba y barrios de Ourense y Santiago.

Además de lo establecido en la condición 1 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura, así como los niveles de vibración, se establecerán de acuerdo con la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica, desarrollada por el Decreto 150/1999, por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación, y sin perjuicio de lo que al respecto establezcan las posibles ordenanzas municipales de ruidos y vibraciones.

Zonas de viviendas, hoteles o de especial protección como los centros históricos:

Leq (8 - 22 horas) menor que 65 dB (A).  
Leq (22 - 8 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de restaurantes, bares y centros comerciales:

Leq (8 - 22 horas) menor que 70 dB (A).  
Leq (22 - 8 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas sanitarias, docentes, culturales o espacios protegidos:

Leq (8 - 22 horas) menor que 60 dB (A).  
Leq (22 - 7 horas) menor que 50 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, el Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de los lugares y núcleos indicados en el párrafo inicial de esta condición.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Comercial .....	8	8
Sanitario .....	1	1

Las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica del trazado finalmente propuesto entre los pp.kk. 316 + 000 y 324 + 300. De las conclusiones de esta prospección y de las de la prospección ya realizada para el resto del trazado (tomos VI y VII del informe de alegaciones), así como de las medidas establecidas en la condición 1, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

#### 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

La alternativa C propuesta por el estudio informativo presenta unos excedentes de tierras estimados en más de 20 millones de m<sup>3</sup>. El estudio de impacto ambiental incluye en su apartado 8 la localización de parques de maquinaria, instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de préstamos, indicando los criterios seguidos para su ubicación. Establece finalmente la propuesta de ubicación de 23 vertederos. Con relación a los vertederos se establece lo siguiente:

Se consideran inaceptables ambientalmente los vertederos: 2, 3 y 17.

Vertedero 4: se asegurará la no afección al núcleo de Armeses, para lo cual se evitará el transporte de materiales a través del mismo. El vertedero se situará como mínimo a una distancia de 80 metros de las edificaciones del núcleo y se evitará la afección a la vegetación arbórea.

Vertedero 5: se evitará la afección a la zona húmeda contigua al vertedero, para lo que éste se ubicará a una distancia mínima de 20 metros de aquella. Se establecerán sistemas de contención al pie de los vertederos para evitar la rodadura del material vertido fuera del vertedero. Asimismo, para evitar la contaminación por sólidos del agua de la zona húmeda, se dispondrá de un sistema para evitar que se produzca el arrastre de sólidos por la escorrentía superficial del agua, que se retirará una vez finalizada su función.

Vertedero 12: para evitar las afecciones sobre los núcleos de Penelas, Codesea y Vilar, el transporte de materiales a este vertedero evitará el paso por éstos núcleos de población.

Vertedero 13: se utilizará sólo la parte no arbolada de la zona propuesta y se evitará pasar por núcleos de población durante el transporte de materiales a vertedero.

Vertederos 7, 8 y 21: se evitará la ocupación de las zonas de arbolado y los arroyos.

Si durante la ejecución de las obras fuera necesario el establecimiento de vertederos distintos a los indicados por la Dirección General de Ferrocarriles en el estudio de impacto ambiental con las modificaciones introducidas en esta condición, la nueva propuesta deberá someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con lo que al respecto disponga la legislación de la Comunidad Autónoma de Galicia.

De ser necesaria la utilización de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán exclusivamente canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de las instalaciones auxiliares y vertederos a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios

de exclusión los cauces de los ríos, áreas con vegetación de ribera, superficies arboladas, unidades catalogadas como hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE, LIC del «sistema fluvial Ulla-Deza» y yacimientos arqueológicos. El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfología que impidan su revegetación.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 11. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.



Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

El Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre los niveles de ruido y vibraciones existentes en las áreas a las que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas introducidas en el proyecto de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Proyecto de adecuación ambiental, a que se refiere la condición 1. Medidas relativas a la protección del suelo y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.

Medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4. Estudio de ruido y vibraciones y proyecto de medidas correctoras, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de localización de vertederos e instalaciones auxiliares, cartografía de las zonas de exclusión y emplazamiento final de las instalaciones auxiliares y vertederos de acuerdo con lo indicado en la condición 9.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa C, desarrollada en el estudio informativo, con las modificaciones introducidas en el informe de alegaciones, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 17 de marzo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio del Medio Ambiente .....	—
Delegación del Gobierno en Galicia .....	X
Subdelegación del Gobierno en Ourense .....	X
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra .....	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia .....	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Agroalimentaria de la Junta de Galicia .....	—
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia .....	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia .....	—

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia .....	X
Instituto Tecnológico Geominero de España .....	-
Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Santiago de Compostela .....	-
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela .....	-
D. José Guitan Rivera .....	-
ADENA .....	-
AEDENAT .....	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) .....	-
Ecologistas en Acción .....	-
FAT .....	-
Greenpeace .....	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	-
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) .....	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) (Pontevedra) .....	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) (A Coruña) .....	-
Asociación para la Cultura y la Ecología .....	-
Asociación Ecologista Protección de la Naturaleza (EPRONA) ..	-
Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHNA) .....	-
Movimiento Ecologista de Limia (MEL) .....	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X
Ayuntamiento de Amoeiro (Ourense) .....	X
Ayuntamiento de Boborás (Ourense) .....	-
Ayuntamiento de Carballiño (Ourense) .....	-
Ayuntamiento de Irixe (Ourense) .....	-
Ayuntamiento de Maside (Ourense) .....	-
Ayuntamiento de Ourense .....	-
Ayuntamiento de Punxin (Ourense) .....	-
Ayuntamiento de A Estrada (Pontevedra) .....	-
Ayuntamiento de Donzón (Pontevedra) .....	-
Ayuntamiento de Lalín (Pontevedra) .....	X
Ayuntamiento de Vila da Cruces (Pontevedra) .....	-
Ayuntamiento de Silleda (Pontevedra) .....	-
Ayuntamiento de Boqueixón (A Coruña) .....	-
Ayuntamiento de Santiago de Compostela (A Coruña) .....	-
Ayuntamiento de Vedra (A Coruña) .....	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Galicia indica la afección a la cuenca del río Miño así como a varias carreteras de interés general.

La Subdelegación del Gobierno en Ourense remite un informe elaborado por el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) en el que se analiza el denominado en la memoria-resumen tramo I: Carballiño. En este informe se destaca lo siguiente: elevado impacto paisajístico de las alternativas para tráfico mixto y de viajeros; afección de las alternativas «Mixto Este» y «Mixto Centro» sobre la localidad de Formigueiro; posible afección de la alternativa «Viajeros Este» a la zona de Fervenza en el río Barbantiño y a la localidad de Parada al pasar por su mismo centro; de entre las alternativas de nueva construcción considera las de viajeros las menos agresivas y dentro de estas la de «Viajeros Oeste» como la de menor impacto, si bien considera que debe modificarse su trazado para evitar la afección sobre Pereiro (Ourense) y Albeiros (Amoeiro); finalmente describe las principales especies de flora (robles, castaños, abedules y eucalipto) y fauna (ratonero común, milano negro, buho real, carabo, mochuelo común y lechuza común entre las rapaces; lobo, marta, garduña, gineta, corzo y jabalí entre los mamíferos; salamandra común, sapo común y rana común entre los anfibios; y lagartija ibérica, lagarto verde y culebra común entre los reptiles).

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia señala que el estudio de impacto ambiental debería incluir: un listado de especies protegidas en el inventario de vegetación, así como medidas correctoras o protectoras para su protección; una propuesta de estudio acústico y programa de medi-

ciones durante la construcción y la explotación de la obra, de acuerdo con el artículo 11.º del capítulo III del Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica; y una prospección arqueológica superficial extensiva de la zona, conforme a un proyecto aprobado por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que los diferentes trazados cruzan el Sistema Fluvial Ulla-Deza que se encuentra declarado provisionalmente como espacio natural en régimen de protección general para su inclusión en la Red Natura 2000, señalando que se deberán tomar las precauciones y medias necesarias para no influir negativamente sobre los hábitats de este espacio, respetando los hábitats prioritarios en el área de influencia del proyecto (91E0 y 8230). Por lo que respecta a la provincia de Ourense, destaca el paraje de singular belleza y alto valor ecológico denominado «Fervenza do Barbantiño» próximo a la alternativa «Viajeros Este»; el paraje próximo a Maside denominado «Pozo do Lago», refugio de fauna acuática y cercano a las alternativas «Viajeros Oeste», «Mixto Este» y «Mixto Centro»; la zona de cruce con el río Pedriña entre O Carballiño y O Irixe, con elevado nivel freático y abundante vegetación ripícola y afectada por la «Variante O Carballiño»; y los meandros del río Arenteiro. Realiza a continuación una relación de medidas a tomar para reducir los impactos negativos, indica la necesidad de establecer un programa de vigilancia ambiental y las características que debe cumplir el programa de actuaciones correctoras, protectoras y compensatorias.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia indica que se debe realizar un estudio específico del impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, de acuerdo con la Ley 8/95, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia, que incluya una prospección arqueológica de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por esta Dirección General. Señala finalmente que los resultados de la prospección y los planos de obras que puedan afectar a yacimientos arqueológicos deben remitirse a la Dirección General para establecer medidas correctoras e incluirse en el estudio de impacto.

El Ayuntamiento de Amoeiro presenta su disconformidad a que el núcleo de Parada (cuya delimitación ha sido recientemente aprobada) sea atravesado por la alternativa «Viajeros Este» aunque sea de forma subterránea.

El Ayuntamiento de Lalín considera más favorable para Lalín y su comarca el mantenimiento y acondicionamiento de la situación actual, aunque ello suponga la ejecución de algunas variantes para mejorar el trazado.

El Ayuntamiento de Vedra indica que la alternativa «Mixto Oeste» cruza este ayuntamiento afectando: a las parroquias de Santa María Magdalena de Ponte Ulla, Santa Cruz de Ribadulla y San Pedro de Vilanova en una zona eminentemente agrícola, forestal y de rico patrimonio histórico-artístico; a 38 pistas de concentración parcelaria que dan acceso a 480 fincas; a manantiales de agua que manan del Pico Sacro y que abastecen 22 aldeas de estas parroquias; al cenobio de Santardao y a 500 metros de la Vía de la Plata; y al valle del Ulla en el desfiladero de San Xoan da Cova (Ponte Ulla) de gran riqueza ecológica con la presencia de garzas, nutrias, y zona donde se están investigando posibles yacimientos arqueológicos. Al desacuerdo con la alternativa «Mixto Oeste» se unen numerosos vecinos.

También se recibe la siguiente respuesta de no consultados:

Varios vecinos del lugar de Medelo, parroquia de A Xesta del Ayuntamiento de Lalín indican la proximidad del trazado a este núcleo de población lo que producirá un grave impacto acústico, socioeconómico, medioambiental y paisajístico a esta zona residencial.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo define, analiza y compara distintas soluciones para optimizar la conexión ferroviaria entre las estaciones de Ourense y Santiago de Compostela, perteneciente a la línea Zamora-A Coruña. El proyecto tiene como objetivo final mejorar significativamente el tiempo de recorrido entre ambas ciudades.

En la fase A, el estudio informativo define y caracteriza el área de estudio a escala 1:25.000 y realiza el diagnóstico de la situación de la línea existente.

En la fase B, se realiza el planteamiento, definición y selección de alternativas de trazado a escala 1:25.000. Durante esta fase se redacta



la memoria-resumen, con cuya remisión al órgano ambiental se inicia el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se plantean tres tipos de soluciones que responden a las siguientes características:

Acondicionamiento de la situación actual (ASA). Contempla la ejecución de mejoras puntuales y su electrificación.

Alternativas para tráfico mixto (ATM). Los trazados estudiados presentan pendientes máximas del 1,65% y radios mínimos en curva de 2.300 m. Estas alternativas suponen el abandono de la línea actual.

Alternativas para tráfico exclusivo de viajeros (ATV). Se proyectan trazados con pendientes de hasta 2,5% y radios mínimos de 7.500 m. Estas alternativas necesitan el mantenimiento de la línea actual para el tráfico de mercancías.

Dentro del área de estudio se establecen tres tramos coincidiendo con los dos elementos geográficos más representativos del corredor, el Monte do Foxo (punto más alto del área de estudio y que separa las cuencas de los ríos Miño y Ulla) y el río Ulla. En cada tramo y de acuerdo con las características de diseño descritas anteriormente, se plantean las alternativas siguientes:

Tramo I: O Carballiño. Entre la estación de Ourense y el Monte do Foxo.

ASA. Además del acondicionamiento de la situación actual, se plantea también la posibilidad de construir una variante al norte de O Carballiño para salvar en túnel el monte Os Mouros.

ATM. Plantea 3 alternativas:

«Mixto Este»: discurre en túnel por el Monte do Rodeiro, por el suroeste de Maside y al este de O Carballiño.

«Mixto Oeste-Este»: el trazado es el mismo que el de la alternativa anterior en la zona inicial, se aleja más al oeste en la zona de Maside y coincide con el trazado anterior desde el sur de O Carballiño.

«Mixto Centro»: comparte el trazado de la solución «Mixto Este» salvo a partir del norte de O Carballiño donde sigue el trazado de la variante propuesta en la solución ASA.

ATV. Plantea dos alternativas:

«Viajeros Este»: tras atravesar el Monte do Rodeiro en túnel, se sitúa en la zona más oriental del corredor.

«Viajeros Oeste»: comienza igual que la anterior pero luego pasa al oeste de Maside y a partir de aquí cambia de dirección pasando por el este de O Carballiño.

Tramo II: Lalín. Entre Monte do Foxo y el río Ulla.

ASA. Discurre por los valles fluviales de los ríos Abeleda, Asneiro, Deza y Ulla salvo en las proximidades de Silleda, donde el trazado se acerca a esta localidad.

ATM. Propone una alternativa denominada «Mixto Este» que desciende hacia el río Ulla siguiendo en buena parte el valle de los ríos Asneiro y Deza, cruzándolos en varias ocasiones.

ATV. El trazado es a grandes rasgos similar al anterior, pero menos sinuoso.

Tramo III: Santiago de Compostela. Entre el río Ulla y la estación de Santiago de Compostela.

ASA.

ATM. Plantea dos alternativas:

«Mixto Este»: una vez que cruza el Ulla pasa al este del Pico Sacro.

«Mixto Oeste»: cruza el Ulla, pasando al suroeste de Pico Sacro.

ATV. Tiene un trazado similar a la solución «Mixto Este» pero es más rectilíneo.

En la fase C se definen las alternativas a escala 1:5.000. En esta fase se abandona la tramificación de la fase anterior y se plantean alternativas completas entre Ourense y Santiago y algunas variantes a las mismas:

Alternativa A: Se trata del acondicionamiento del trazado actual, con mejoras puntuales y su electrificación. La línea actual tiene una longitud de 130 Km con un trazado muy sinuoso.

Variante A1: Introduce una variante en la alternativa A al norte de O Carballiño, acortando el trazado mediante la ejecución de un túnel bajo el monte Os Mouros.

Alternativa B: Doble vía electrificada con ancho RENFE para tráfico mixto, con pendientes máximas de 16,5 milésimas. Supone el abandono del corredor actual y el desmantelamiento de la vía existente. El trazado coincide básicamente con las alternativas «Mixto Este» de los tramos planteados en la fase B. Longitud total de 89,185 km, 22 viaductos y 16 túneles.

Variante B1: Variante de la anterior entre Ponte Ulla y Santiago de Compostela (discurre por la vertiente opuesta del Pico Sacro. Se trata del trazado de la alternativa «Mixto Oeste» del tramo III de la fase anterior.

Variante B2: Variante de la alternativa B entre Ourense y O Irixeo al oeste de la alternativa B. Plantea el trazado de la alternativa «Mixto Oeste-Este» del tramo I de la fase anterior.

Variante B3: Variante de la alternativa B entre Ourense y O Irixeo, por la zona central del área de estudio hasta O Carballiño y a partir de esta localidad sigue el trazado de la Variante A1. Recoge el trazado de la alternativa «Mixto Centro» del tramo I de la fase B del estudio informativo.

Alternativa C: Doble vía electrificada de ancho UIC, para tráfico de viajeros, pendiente máxima de 25 milésimas. Precisa el mantenimiento de la línea actual. Recoge el trazado de la alternativa «Viajeros Este» del tramo I y la alternativa «Viajeros» de los tramos II y III de la fase previa. Longitud 85,413 km, 23 viaductos y 16 túneles.

Variante C1: Presenta una variante a la alternativa C en su tramo inicial de trazado más sinuoso. Básicamente recoge el trazado de la alternativa «Viajeros Oeste» de la fase B.

En cuanto a los movimientos de tierras, las alternativas A y A1 están prácticamente compensadas; las alternativas B, B1, B2 y B3, tienen excedentes de entre 10 y 12 millones de m<sup>3</sup>, y las alternativas C y C1 presentan los mayores volúmenes de sobrantes que se sitúan entre 19 y 20 millones de m<sup>3</sup>.

Las alternativas se comparan mediante un análisis multicriterio de acuerdo con aspectos funcionales, económicos y ambientales. Como resultado de este análisis propone la alternativa C como la más adecuada para su desarrollo final, por presentar una buena funcionalidad, una rentabilidad intermedia y unos impactos ambientales moderados y asumibles.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: el medio físico incluye la climatología, la calidad atmosférica, la situación fónica, la orografía y pendientes, la geología y geotecnia, la hidrología superficial y la hidrología subterránea; el medio biológico incluye la vegetación, la fauna, el paisaje y los espacios protegidos; y el medio humano incluye la socioeconomía, el patrimonio histórico-artístico y la información urbanística.

El área de estudio, situada a ambos lados del sector meridional de la dorsal gallega, se caracteriza por la sucesión de elevaciones montañosas de pequeño tamaño, atravesadas por numerosos cursos de agua. Destaca como punto más alto el Monte do Foxo, límite de las dos principales cuencas existentes en la zona: la del río Miño al sur y la del río Ulla al norte. En los extremos de la banda de estudio se sitúan las dos poblaciones más importantes: Santiago de Compostela y Ourense. Entre ambas ciudades existe una gran cantidad de pequeños núcleos de población en un entorno semirural que destaca por la buena calidad de los ríos y del aire y por el reducido nivel de ruido.

La vegetación potencial de esta zona está dominada por series de vegetación que se corresponden a las de las carballeiras, si bien la intensa explotación agrícola y forestal (fundamentalmente de *Eucalyptus globulus* y *Pinus pinaster*), hace que el número de enclaves de bosques naturales sea reducido, encontrándose mejor conservados en las zonas más abruptas y montañosas, siendo en estas áreas el fuego su principal amenaza. También tienen importancia en la zona los bosques de abedules, los melojares y los bosques riparios. Los hábitat prioritarios de la Directiva 92/43/CEE presentes son: «Vegetación flotante de ranúnculus de los ríos de zonas premontañosas y de planicies» en los ríos Ulla, Deza, Arenteiro y Miño; «Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus Pyrenaica*»; «Formaciones antiguas de *Castanea sativa*»; «Bosques aluviales residuales», «Matorrales y brezales de la zona templada» y «Vegetación de afloramientos silíceos». Dentro de las especies el acebo está sometido a regulación específica en Galicia para su protección.

En la fauna existen algunas especies incluidas en el anexo II de la directiva 92/43/CEE, la mayoría asociadas a ecosistemas acuáticos, que es el hábitat de mayor interés en la zona de estudio, presentando el sistema fluvial Ulla-Deza la máxima valoración faunística; de hecho, este sistema fluvial está propuesto por la Xunta de Galicia como lugar de importancia

comunitaria (LIC) n.º ES1140001, destacando fundamentalmente por su ictiofauna. Si bien los hábitats terrestres tienen una importancia limitada por el fuerte grado de humanización de la zona, destacan, por su importancia faunística, los bosques caducifolios autóctonos, los bosques de ribera, así como las zonas de matorrales que son los biotopos adecuados para el tránsito y campeo de grandes mamíferos como el jabalí y el lobo (Serra do Faro y Montes do Testeiro).

Existe un abundante patrimonio arqueológico formado por túmulos, castros y yacimientos romanos. El patrimonio arquitectónico lo forman molinos, hórreos, pazos y cruceiros.

El estudio de impacto ambiental no realiza una valoración global de las alternativas, por lo que no es posible determinar la jerarquía de las mismas de acuerdo con la valoración ambiental realizada en el estudio. Los impactos más significativos de las diferentes alternativas son los siguientes: sobre la orografía de las alternativas B1, B2, B3 y C1; y sobre la fauna y el patrimonio histórico de la B.

El estudio de impacto ambiental incluye: medidas correctoras de impactos para cada uno de los factores del medio analizados; propuesta de localización de parques de maquinaria, instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de préstamos; programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis. Finalmente incluye un reportaje fotográfico.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 310 alegaciones, de las que 14 han sido de instituciones y administraciones públicas y 296 de particulares (12 de asociaciones y empresas y 284 de particulares). Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Infraestructura y Servicios de Renfe indica en su informe oficial que la alternativa seleccionada es la que mejor cumple los objetivos planteados. En el informe ambiental destaca el elevado volumen de material excedente que la obra generará, recomendando realizar un estudio detallado de la gestión del material en coordinación con otras obras que se estén realizando en Galicia. Propone reconsiderar la realización de trincheras y terraplenes de grandes dimensiones sustituyéndolos por viaductos y falsos túneles. Señala que no se hace referencia en el estudio a los nuevos tendidos eléctricos que la infraestructura requerirá. Respecto de los impactos indica: que para los ruidos y vibraciones se deben realizar estudios predictivos y cuando se superen los umbrales admitidos propone considerar modificaciones puntuales de trazado, instalación de elementos absorbentes en vía, barreras acústicas y soterramiento en tramos conflictivos; que para la vegetación y la fauna se debe realizar un estudio detallado de vegetación y de las zonas de paso utilizadas por las especies animales como el lobo; que para combatir el impacto paisajístico se deben considerar medidas de diseño de proyecto; que se debe realizar una descripción detallada del espacio denominado «Fervenza do Toxa»; y finalmente que dada la riqueza del patrimonio cultural de la zona se debe proceder a la actualización de datos sobre yacimientos arqueológicos y a plantear el procedimiento de actuación durante la fase de obras; asimismo considera que se debe realizar un inventario de vías pecuarias.

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que, por lo que respecta a su ámbito territorial, los caudales de avenida obtenidos en el dimensionamiento de las distintas obras de drenaje están infravalorados, y que las dimensiones de las obras de drenaje y los viaductos sobre los cauces deben atenderse a las normas incluidas en el Plan Hidrológico Norte I, aprobado por R.D. 1664/1998, de 24 de julio.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia señala la afección a la N-525 entre la A-9 y Santiago, a la circunvalación norte de Ourense (sometida a información pública en el BOE de 20/2/01) y a la N-541. Señala que se produce una incompatibilidad de la rasante del ferrocarril con la de la autopista A-53, en construcción, lo que debe llevar a reconsiderar el trazado.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia considera muy deficiente el estudio sobre el patrimonio arqueológico y las medidas correctoras propuestas en el estudio informativo, ya que éste sólo recoge los elementos de patrimonio cultural que constan en esa Dirección General, pero no su ubicación exacta. Indica que no tiene constancia de que se haya realizado trabajo de campo alguno. Por todo ello, señala que no puede emitir informe en tanto no se complete el estudio informativo, para lo

que se deberá: realizar una prospección arqueológica de las alternativas que permitan una correcta localización y delimitación de los elementos afectados; valorar los impactos sobre esos elementos; y elaborar y valorar la propuesta de medidas correctoras, modificando, si fuera necesario, el trazado para garantizar su integridad.

La Subdirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que la obra debe ejecutarse con las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental, extremando las medidas preventivas y correctoras en los lugares siguientes:

Vaguada del río Porto (bosque ripario termófilo).

Ecosistema del río Barbantiño (bosque de galería y fauna piscícola) y al espacio conocido como «Fervenza do Barbantiño».

Ecosistema del río Arenteiro (bosque de galería).

Sistema fluvial Ulla-Deza, según los límites de la Orden de 7 de junio de 2001, por la que se declaran provisionalmente las zonas propuestas para su inclusión en la Red Natura 2000.

Finalmente indica que se debe: evitar la colocación de pasos marco o tuberías sobre cursos fluviales para no afectar al lecho del río y a la fauna piscícola en época de estío, solicitar las autorizaciones pertinentes para la tala de árboles, realizar un adecuado tratamiento de los vertederos, realizar un seguimiento y control de obra, promover la formación y sensibilización ambiental de personal que trabaje en obra, contactar con el servicio provincial de medio ambiente en caso de que surjan afecciones al medio no contempladas en el estudio informativo y considerar un programa de medidas compensatorias.

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia sugiere: reducir la distancia entre ejes de los 6 metros proyectados a 4,5 metros (distancia utilizada en otras líneas de alta velocidad) para reducir la anchura de la plataforma, la superficie de ocupación y con ello el impacto social y medioambiental; la construcción de túneles dobles por razones de seguridad; y la construcción de dos estaciones o apeaderos intermedios para el establecimiento de una futura red gallega de regionales de alta velocidad, así como retirar las mercancías de la estación de Santiago de Compostela.

La Diputación Provincial de Pontevedra se muestra conforme con los informes del ingeniero Jefe de Vías y Obras y el ingeniero Director del Servicio Agrario. El primero describe el trazado de la alternativa C e indica que ésta supera al resto en las prestaciones que ofrece; indica asimismo la afección a vías provinciales y a la zona de Carboeiro que tiene interés ambiental. El segundo informe describe el estudio de impacto ambiental del proyecto.

La Diputación Provincial de Ourense informa favorablemente el trazado. No obstante, hace algunas alegaciones sobre las vías provinciales y caminos municipales afectados por el trazado. Respecto de las vías provinciales:

C.P.5 Sec. Amoeiro-Parada Viñao. Pese a las importantes afecciones sobre Parada de Amoeiro, informa favorablemente la solución siempre que se mantenga la rasante de la carretera actual.

C.V101 Maside-Parada de Amoeiro. Indica que debe desplazarse el paso inferior para mejorar el actual trazado. Asimismo indica que el ancho mínimo debe ser de 9 m.

C.V409. Maside-Garabás. Indica que el paso superior de esta carretera sobre el ferrocarril debe desplazarse hacia el este, para mejorar su trazado. Asimismo indica que el ancho mínimo debe ser de 9 m.

C.V.80 A Cusanca y Límite provincia de Pontevedra. Proponen sustituir el paso inferior proyectado por uno superior desplazado al norte.

Respecto de los caminos municipales señala que se debe reponer el denominado C.º Touza-San Fiz (Maside), lo que no está contemplado en el proyecto.

El Ayuntamiento de Carballiño aprueba el informe del arquitecto municipal que es desfavorable a la solución elegida por su impacto socio-económico sobre Seoane y Pol de Piteira, indicando que los secciona de forma irreparable en su estructura y conexiones viarias, afectando a varias viviendas. En otra alegación el alcalde del Ayuntamiento indica que observa graves deficiencias en el estudio de impacto ambiental, sobre todo en el tratamiento del ruido y del efecto barrera que soportará la ordenación territorial, y la escasa definición de las medidas correctoras. Propone finalmente que se complete el estudio de impacto y que se someta a información pública y solicita: que el trazado discurra en falso túnel entre los pp.kk 266 + 900 y 267 + 500, para evitar la fractura del territorio y el estrangulamiento del área industrial del municipio; que discurra en falso túnel entre los pp.kk. 269 + 400 y 270 + 340, para evitar la afección a Paciños y Piteira; y el establecimiento de medidas correctoras para el ruido entre

los pp.kk 267 + 660 y 269 + 090 (viaducto C-4), para evitar la afección a los núcleos de Seoane, Arcos, Carballiño, Pol, Piteira y Paciños.

El Ayuntamiento de Irixe solicita que se realice la solución C-1 desde la salida del túnel de Cangues hasta la estación de Irixe. No obstante, solicitan, de optarse en esta zona por la opción C, desviar el trazado a su paso por Barro Loureiro (100 m al oeste) y en Tellado (de 25 a 50 m), para no destruir el campo de feria, de interés cultural, forestal y paisajístico. Entre la estación de Irixe y hasta el túnel del Foxo, prefieren la solución B y si no fuera posible la C. Solicitan asimismo sustituir terraplenes por viaductos para disminuir la ocupación y la reposición de las traídas de agua a los pueblos.

El escrito se acompaña de una relación de daños producidos por el trazado en los pueblos de Tellado, Outeiro, Carballal, Zacarade, Lama, Condomiña, Cangues, Laxas, Dadin, Casares, Barro, Quintero y Marnotes, refrendadas con la firma de numerosos vecinos. Adjunta asimismo las alegaciones de la Sociedad de Cazadores de Irixe que solicitan una compensación para paliar los daños y perjuicios que sufrirá la sociedad.

El Ayuntamiento de Lalín se opone al estudio informativo por las excesivas afecciones a viviendas, a bienes patrimoniales, a la socioeconomía y al medio ambiente, así como por el efecto barrera y el ruido que ocasionará. También considera insuficientes las medidas correctoras que se proponen implantar. Proponen la adopción de la alternativa A.

El Ayuntamiento de Amoeiro indica que el trayecto previsto afecta a una depuradora que se deberá reponer. Asimismo solicita nuevas vías de acceso para reponer las inutilizadas o bien su reposición.

El Ayuntamiento de Santiago indica que la conexión entre Ourense y Vigo se realiza en una zona con numerosas casas (entorno del Outeiro del Castiñeirío) y masas arbóreas. Señala también la afección a los núcleos de Gamás y Eixo de Abaixo, solicitando que se adopten las medidas correctoras oportunas, o estudiar reajustes del trazado, para evitar esta afección. Solicita también la adecuada reposición de servicios y caminos existentes.

El Ayuntamiento de Ourense informa favorablemente el estudio informativo. No obstante, solicita realizar nuevos los pasos inferiores de O Pino, Bobadela, Reza Vella, Pombal y Fondo da Costa y el paso superior de Tarascón; señala que el viaducto C-1 se sitúa encima del Ponte Ceballos (protegido por el PGOU e inventariado por la Dirección General de Patrimonio); y finalmente indica que este proyecto se debe coordinar con el de la variante de carretera entre la N-120 y N-525.

El Ayuntamiento de Boqueixón solicita: entre los pp.kk 321 + 000 y 325 + 000 una modificación de trazado (unos 100 metros hacia el sudoeste) para evitar la afección de las viviendas en Reboredo, Ardilleiro Pequeno y Ardilleiro Grande; la construcción de un túnel entre los pp.kk. 324 + 300 y 325 + 310 para evitar el impacto ambiental sobre el monte del Pico Sacro; un estudio detallado del trazado entorno al viaducto C-22, que permita reducir su longitud y desviarlo hacia el nordeste unos 50 m para evitar la afección a las viviendas del núcleo de La Iglesia, parroquia de Sergude, y el impacto ambiental sobre el valle del río Záramo; y la reposición de los caminos interceptados en los pp.kk. 327 + 250 y 328 + 000.

La Asociación de Vecinos San Xoan de Vilanova presenta una alegación respaldada por 287 vecinos de la parroquia de Vilanova, en la que manifiestan su oposición al trazado propuesto para el tren de alta velocidad al paso por esta parroquia, por su proximidad a las viviendas y derribo de una de ellas; por la interrupción de caminos vecinales, algunos de ellos sin reponer como los interceptados en los pp.kk 287 + 000 y 288 + 500; y por la intercepción de aguas y manantiales. Así mismo se oponen al mantenimiento de la línea actual para tráfico de mercancías.

Rocas arcillas y minerales, S.A. y Ferroatlántica S.L., con objeto de garantizar la actividad minera de la primera (extracción de cuarzo metalúrgico) y al actividad industrial de la segunda (fabricante de ferroaleaciones) solicitan la reconsideración del trazado propuesto de manera que el trazado alternativo evite afectar a la Mina Serrabal y sus distancias de afección y seguridad.

El PSG-PSOE de Lalín indica que se deben buscar otras alternativas que eviten: el gran efecto destructivo de la alternativa propuesta sobre numerosos asentamientos poblacionales pertenecientes a las parroquias de Vilanova, A Xesta, Botos, Donsión, Bendoiro, Noceda y Anzo, en las que se producirá la destrucción de construcciones de diversa índole; la afección a las riberas de los ríos Abeleda, Portos (y a un molino), Cabirtas (y a un molino), Rego da Laxe, Rego das Lainas, Rego de Faquinas, Rego de San Cristóbal y el valle del Deza; la afección a zonas de protección forestal, a varios Castros (de Vilanova, de Bendoiro, de Castriños, del Coto de Aurela), a dos Pazos (Bendoiro y Pardiñas) y a otros yacimientos arqueológicos no catalogados; el efecto barrera sobre el municipio que se unirá al producido por la actual línea de ferrocarril y la autopista de peaje Ourense-Santiago; la afección a las explotaciones agropecuarias de las que dependen fundamentalmente la población; y la afección por

ruido y vibraciones. Finalmente indica la falta de coordinación entre el proyecto objeto del estudio informativo y la autopista de peaje Ourense-Santiago, solicitando que se realice un estudio de impacto global de ambas.

Autopista Central Gallega, Concesionaria Española, S.A. (ACEGA), titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la Autopista de peaje: Santiago de Compostela-Alto de Santo Domingo (actualmente en construcción), indica que ésta se cruza con la alternativa propuesta para el ferrocarril a la altura del p.k. 297 + 400, sin que ello quede reflejado en el estudio informativo.

La Casa Grande de Bendoiro S.A. indica que a escasos metros del trazado se sitúa un pazo del siglo XVIII catalogado por Patrimonio, recientemente reconstruido y dedicado a turismo rural, por lo que solicita que para evitar el perjuicio sobre esta actividad se tomen las medidas correctoras acústicas y medioambientales pertinentes.

MIBASA (Minas de Bandeira S.A.) se opone a la ejecución del proyecto por afectar a una zona de interés minero sobre la cual esta empresa es titular de un permiso de investigación denominado «Breijas», lo que impedirá el aprovechamiento de los recursos mineros motivo de investigación.

El Sindicato Comarcal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT de Vigo-Deza indica que el esquema ferroviario de alta velocidad planteado para Galicia no vertebrará el territorio adecuadamente y es antieconómico, pues en la planificación general se consideran otras líneas (Ourense-Vigo) que multiplican el gasto inútilmente. Plantea dos alternativas: la primera desplazando hacia el sur el eje Ourense-Santiago y, desde el entorno de Cercedo, realizar un ramal que se dirija a Pontevedra y Vigo; y el segundo con el mismo esquema anterior pero utilizando en gran parte el trazado sometido a información pública.

La Asociación de Vecinos «Francisco García Beiro» de Marrozos muestra su oposición al trazado. Señala los efectos negativos sobre el núcleo de Gamás por la afección directa de varias viviendas, la ocupación de la principal zona de tierras labor y el impacto paisajístico. Por todo ello, propone apartar el trazado del núcleo de Gamás y su zona de labor, alargar el túnel C-17 y reponer los servicios y caminos afectados.

BNG de Lalín indica la afección a las aguas subterráneas y redes de abastecimiento, siendo necesaria su reposición; la afección directa a edificaciones en Canda (Vilanova), Botos, A Pena (Donsión), Vilar do Xestal (Noceda), Golmar (Noceda) y Costa (Anzo); la proximidad del trazado a gran número de núcleos que se verán afectados por ruidos y vibraciones, por lo que solicita el desplazamiento del trazado o la construcción de barreras acústicas; la afección a masas forestales y la creación del efecto barrera que cortará pistas y caminos vecinales, de los que solicita su reposición; la afección al Castro de Costoia, Coto de Castro (Vilanova), Castriño y Castro (Bendoiro), Coto da Aurela (Noceda) y Casa de Pardiñas (Noceda), catalogado en el inventario de la Xunta, para los que solicita medias correctoras que eviten su destrucción. Indica por último que en varias parroquias confluyen varias infraestructuras como la N-525, la vía de ferrocarril actual, la autopista Santiago-Ourense, el tren de alta velocidad entre Ourense y Santiago y el proyecto de circunvalación a Lalín, por lo que propone un nuevo trazado que evite un nuevo efecto barrera del trazado propuesto.

Avipor Silleda S.L. situada en Silleda, indica la afección a esta explotación ganadera por la ocupación de parte de la finca, la afección a cuatro pozos de abastecimiento y la afección por ruidos y vibraciones.

ERIMSA (Explotación de Rocas Industriales y Minerales Sociedad Anónima) titular de unas cuadrículas mineras en los Concellos de Estrada, Vedra y Silleda indica que la línea de ferrocarril corta la única salida de la explotación minera.

La mayoría de los particulares alegan por las afecciones que la construcción de la alternativa C, seleccionada en el estudio informativo, ocasiona en sus propiedades particulares. Así, en las alegaciones presentadas se pone de manifiesto la afección directa a casas en las localidades de Vilanova, Donsión, A Pena, Xestal de Vilar, Bendoiro (Lalín), Pazos (Silleda) y la afección, por las proximidad del trazado (y previsiblemente por ruido y vibraciones) a edificaciones en las localidades de Parada (Amoeiro), Pol, Piteira, Paciños y Seoane (Carballiño), Barro (O Irixe), Vilanova, Donsión, A Pena, Botos, Vilamayor, Golmar, Vilar do Xestal, Bendoiro, (Lalín), O Curro (Silleda), Iglesia, Sergude (Boqueixón) y Gamás (Santiago).

Asimismo se llama la atención sobre la afección a: zonas forestales en Parada (Amoeiro), Pol, Piteira, Paciños, Seoane (Carballiño) y Botos, Vilamayor, Donsión, Noceda, Bendoiro (Lalín); a el Pazo de Parada (Amoeiro), el Pazo de Pardiñas en Noceda (Lalín) y al Castro Bendoiro y a un Pazo del siglo XVIII en Bendoiro (Lalín); manantiales en Parada (Amoeiro), Vilanova, Botos, Xubín (Lalín), Silleda, Santiago; canales de riego en Donsión (Lalín); a la red de abastecimiento de agua en O Curro y otras parroquias de Silleda; y un gran impacto acumulativo de infraestructuras en Noceda y Bendoiro (Lalín).





# BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

AÑO CCCXLIII

MIÉRCOLES 9 DE ABRIL DE 2003

NÚMERO 85

FASCÍCULO SEGUNDO

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**7371** *RESOLUCIÓN de 11 de marzo de 2003, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas correspondientes a las emisiones del mes de marzo de Bonos y Obligaciones del Estado.*

La Orden del Ministerio de Economía ECO/43/2003, de 14 de enero, de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2003 y enero de 2004 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el B.O.E. de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas correspondientes a las emisiones del mes de marzo de 2003 de Bonos y Obligaciones del Estado a cinco, diez y treinta años por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 21 de febrero de 2003, y una vez resueltas, es necesario hacer público los resultados.



MINISTERIO  
DE LA PRESIDENCIA